

115  
115-110  
115-110  
115-110

612,226  
26

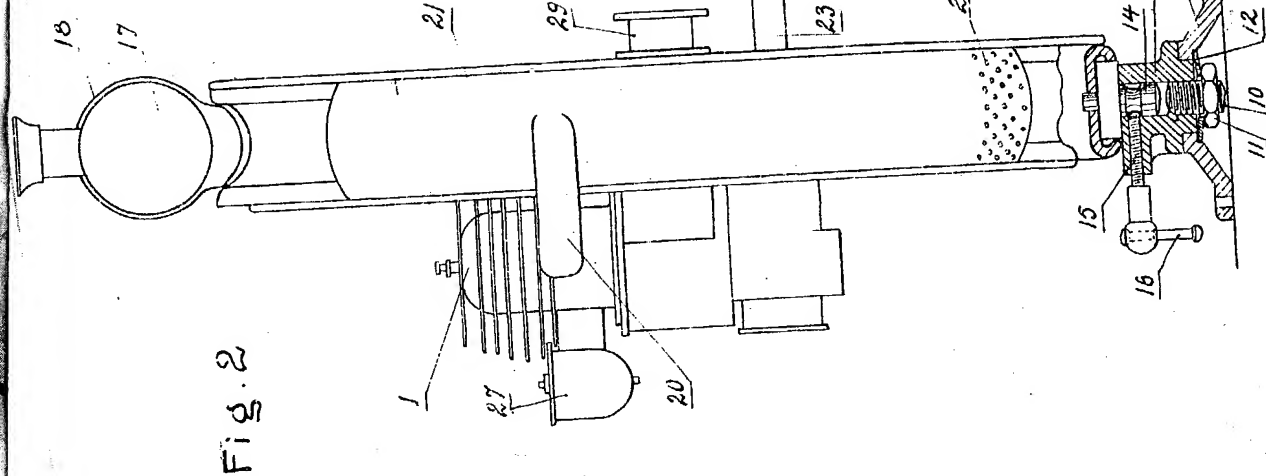


Fig. 2

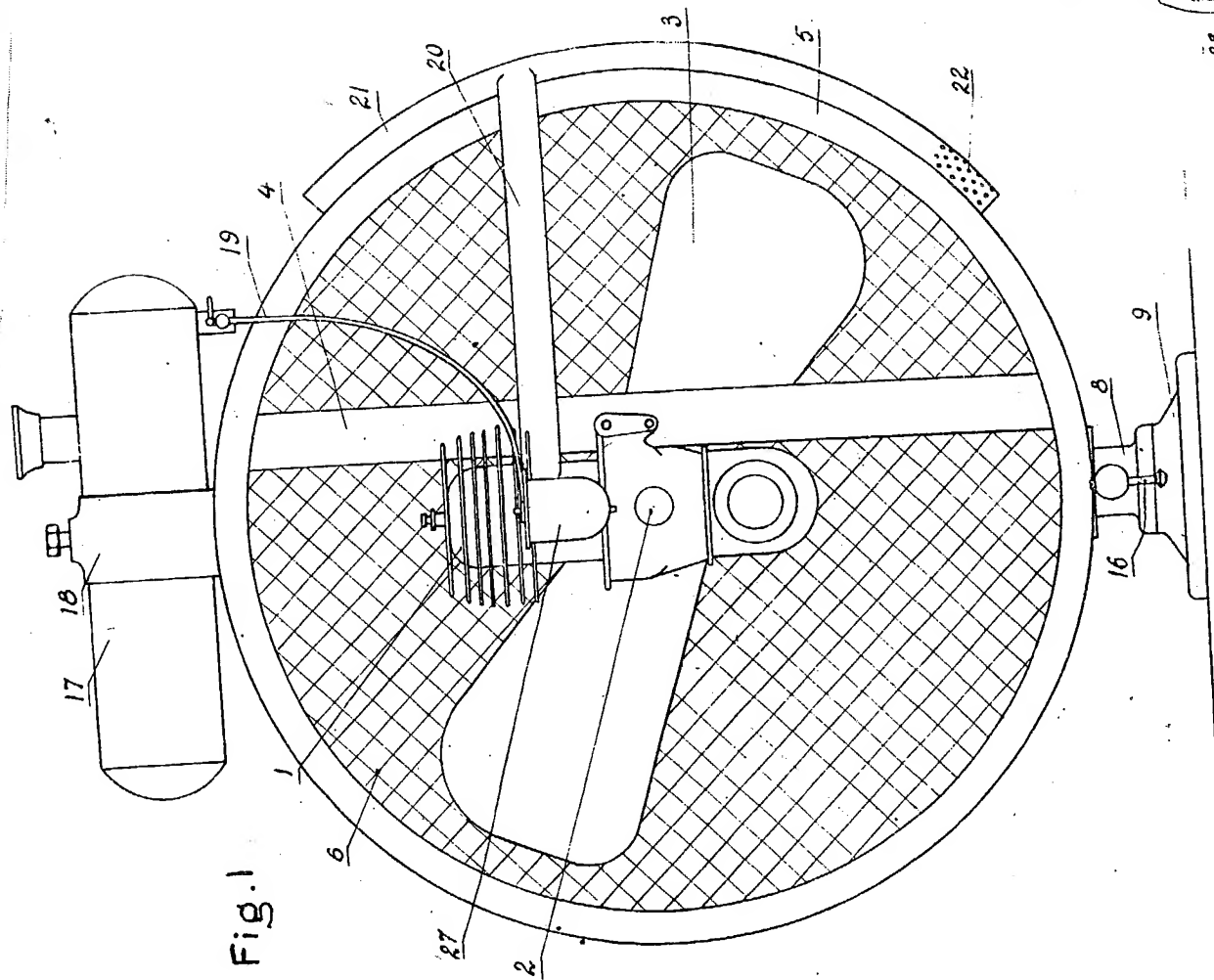


Fig. 1

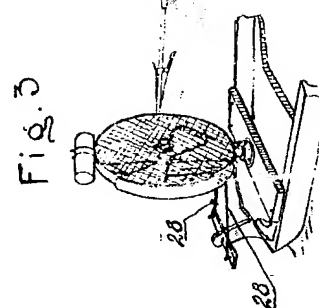


Fig. 3

See Riedel 1,180,430 115-18  
X115-3

115-34  
Dir 22  
1926  
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

MINISTÈRE DU COMMERCE ET DE L'INDUSTRIE.

DIRECTION DE LA PROPRIÉTÉ INDUSTRIELLE.

BREVET D'INVENTION.

Gr. VI. — Cl. 2.

N° 612.228

Groupe moteur-propulseur amovible pour bateaux légers.

SOCIÉTÉ D'EXPLOITATION DES BREVETS ET PROCÉDÉS BESSIÈRE résidant en France (Seine).

Demandé le 23 mai 1925, à 14<sup>h</sup> 11<sup>m</sup>, à Paris.

Délivré le 26 juillet 1926. — Publié le 19 octobre 1926.

On a déjà construit des bateaux dont la propulsion est assurée par une hélice aérienne actionnée directement par un moteur. De tels appareils sont fixés à demeure sur l'embarcation et étant donné leur poids et leur encombrement, ils ne peuvent convenir qu'à des bateaux relativement lourds.

L'invention a pour objet un groupe moteur-propulseur amovible, susceptible d'être adapté très aisément à des bateaux légers. Ce groupe comprend un moteur accouplé avec une hélice aérienne et porté par un cadre protecteur monté sur crapaudine; on peut par suite, en modifiant l'orientation du cadre, déterminer un virage du bateau.

Le propulseur orientable ainsi réalisé peut ou non être combiné avec un gouvernail ordinaire de manière à faciliter les changements de direction.

Aux dessins annexés est représenté, à titre d'exemple, un groupe moteur-propulseur conforme à l'invention :

La fig. 1 est une vue de face.

La fig. 2 est une vue de côté.

La fig. 3 est une vue en perspective montrant le groupe moteur-propulseur placé sur un bateau.

Le dispositif représenté aux dessins comprend un moteur 1 dont l'arbre 2 actionne l'hélice aérienne 3 : ce moteur est fixé à demeure sur un support robuste constitué par

une colonne verticale 4 et un cadre circulaire 5 entourant l'hélice 3 et pourvu d'un grillage protecteur 6. Une poulie 29 prévue sur l'arbre 2 permet de lancer le moteur à l'aide d'une corde.

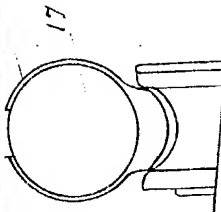
A la partie supérieure du cadre est placé le réservoir d'essence 17, fixé sur ce cadre au moyen d'un collier 18 ou de toute autre façon et réuni au moteur par une tubulure 19 donnant accès au carburateur 27.

Le moteur comporte de préférence un silencieux; la conduite d'échappement 20 du moteur débouche à cet effet dans une chambre 21 épousant le cadre circulaire de support 5 et l'une des extrémités de la chambre 21 présente des ouvertures 22 pour l'échappement du gaz. Grâce à cette disposition, le silencieux est refroidi très énergiquement par l'air que l'hélice met en mouvement.

Le cadre circulaire 5 présente de préférence une section en U comme l'indique la fig. 2. Il est de plus monté de manière à pouvoir tourner autour d'un axe vertical. A cet effet le cadre fait corps avec un tenon 14 qui pénètre dans un manchon 8 dans lequel il peut être immobilisé par une vis de serrage 15 pourvue d'un bras de commande 16. Le manchon 8 joue le rôle de pivot et peut tourner dans une crapaudine 9 fixée au bateau de toute façon convenable. Une vis 10, se plaçant dans le manchon 8, reçoit un écrou 11 qui

Prix du fascicule : 4 francs.

115  
115-1  
770/3



17

5 Afin de permettre de produire à volonté les changements d'orientation du cadre 5, on a muni celui-ci d'une barre 23 se terminant par une poignée de manœuvre 24. La barre porte en outre les organes de commande du 10 moteur, par exemple des manettes 25 et 26 actionnant respectivement l'accélérateur et le décompresseur. On peut donc au moyen de la barre 23 faire varier à volonté l'orientation du cadre 5, et par suite diriger obliquement 15 l'effort propulseur de l'hélice aérienne, ce qui provoque un virage du bateau. La rondelle Belleville 12 freine les mouvements de pivotement du cadre 5 et celui-ci reste stable, même si l'on abandonne momentanément la 20 poignée 24.

Bien que les changements de direction puissent être obtenus exclusivement par pivotement du cadre, il est possible de combiner l'appareil avec un gouvernail ordinaire de ma- 25 nière à produire une action plus énergique permettant de virer presque sur place. On peut par exemple réunir le cadre au gouvernail par des cordes 28 (fig. 3), qui solidarisent les mouvements des deux organes.

30 L'ensemble ainsi réalisé est d'un poids et d'un encombrement réduits et il peut s'adapter à un très grand nombre de bateaux légers de pêche et de promenade de manière à uti-

liser la propulsion par hélice aérienne concurrentement avec la voile et la rame. Si l'on 35 désire enlever l'appareil, il suffit de desserrer la vis 15 (fig. 2) et de dégager du manchon 8 le tenon 14. Cette opération, de même que la mise en place, s'effectue instantanément.

RÉSUMÉ :

40

1° Un groupe moteur-propulseur orientable et movable pour bateaux légers; ce groupe comprenant un cadre monté sur crapaudine et portant un moteur qui actionne directement 45 une hélice aérienne; les changements de direction s'obtenant en modifiant l'orientation du cadre au moyen d'une commande appropriée.

2° Dans un tel appareil l'utilisation d'un silencieux constitué par une chambre accolée 50 au cadre et refroidie ainsi par l'air que déplace l'hélice.

3° La fixation amovible du pivot et du cadre par un moyen de serrage approprié; ce qui permet de réunir ou de séparer instantanément le cadre et le pivot. 55

4° La combinaison d'un cadre orientable porte-hélice avec un gouvernail ordinaire, le cadre et le gouvernail étant jumelés par une liaison convenable. 60

SOCIÉTÉ D'EXPLOITATION DES BREVETS  
ET PROCÉDÉS BESSIÈRE.

Par procuration :

G. BOUJ.